

Lignes directrices de l'esthétique urbaine pour les utilisations commerciales

Installations de service au volant



TABLE DES MATIÈRES

Introduction

1.0 Organisation du site

1.1	Positionnement des bâtiments.....	08
1.2	Piétons et cyclistes.....	11
1.3	Véhicules et stationnement.....	14
1.4	Viabilisation et services publics.....	17

2.0 Paysagement et éléments paysagés

2.1	Paysagement.....	24
2.2	Signalétique.....	26
2.3	Éclairage.....	27
2.4	Durabilité.....	28

Crédits des images

Glossaire : Voir la page des Lignes directrices de l'esthétique urbaine sur Ottawa.ca pour la définition de la terminologie (rechercher « Glossaire des Lignes directrices de l'esthétique urbaine »).

Publié en 2026





INTRODUCTION

Dans cette section, nous décrivons dans leurs grandes lignes :

- les objectifs de ce document sur les lignes directrices;
- les orientations applicables du Plan officiel et *du Règlement de zonage*;
- les grands enjeux liés à différents contextes;
- les responsabilités relatives à la conception durable.

INTRODUCTION

Définition

Une installation de service au volant est un établissement qui offre ou distribue des produits ou des services, par l'entremise d'un préposé ou grâce à un guichet automatisé, à des personnes qui restent dans les véhicules qui font la file dans des couloirs d'attente désignés. L'installation de service au volant peut être accompagnée d'autres établissements, par exemple une institution financière, un établissement de services personnels, un magasin de vente au détail, un restaurant ou une station d'essence. Dans ces lignes directrices, les installations de service au volant ne comprennent pas les îlots de pompes à essence.

Utilisation et application

On doit appliquer ces lignes directrices dans la préparation et l'examen des propositions d'aménagement portant sur les installations de service au volant afin de réaliser les objectifs du Plan officiel.

Il s'agit de lignes directrices générales. Elles ne sont pas destinées à servir d'aide-mémoire pour évaluer les propositions, et elles ne s'appliquent pas toutes à chaque site. Le contexte de chaque proposition d'aménagement viendra éclairer l'application et la priorisation des lignes de conduite pertinentes.

Dans les cas où des politiques précises sont prévues dans les textes des politiques propres à certains secteurs, par exemple un plan secondaire ou un plan de conception communautaire (PCC), les politiques propres à ces secteurs sont prépondérantes.

Les lignes directrices reproduites dans le présent document peuvent compléter les politiques propres à certains secteurs. Elles constituent également une ressource pour la préparation des PCC.

Objectifs

Les objectifs de ces lignes directrices consistent à faire connaître les moyens :

- de promouvoir des aménagements compatibles qui cadrent bien avec le contexte existant ou planifié et qui améliorent ce contexte;
- de mettre en valeur les voies publiques et de permettre de rehausser la qualité des espaces publics;
- d'assurer l'efficacité de la circulation sur les lieux;
- de créer un environnement piétonnier sécuritaire et confortable sur les lieux;
- de minorer les répercussions qui pourraient être causées par les activités des lieux sur les aménagements fonciers voisins.

Orientation du Plan officiel et du *Règlement de zonage*

Le Plan officiel prévoit, parmi ses questions transversales, la création de « collectivités saines et inclusives ». Ce plan encourage l'aménagement de quartiers du quart d'heure sains et piétonnables, caractérisés par différentes options de logement, ainsi que par des services et des commodités auxiliaires. Le Plan officiel n'encourage pas l'aménagement de nouvelles installations de service au volant dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur. Toutefois, on peut aménager des installations

de service au volant dans différents secteurs désignés du transect du secteur urbain extérieur, du transect du secteur de banlieue, du transect de la Ceinture de verdure et du transect du secteur rural. Le Plan officiel confirme le modèle existant des aménagements tributaires de la voiture dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue et encourage à profiter des occasions d'améliorer la commodité et le niveau de service pour les modes de déplacement à pied et à vélo et de transport en commun pour qu'au fil du temps, ces secteurs puissent se transformer en quartiers du quart d'heure. Dans le transect de la Ceinture de verdure et dans le transect du secteur rural, le Plan officiel tient compte du modèle rural de la forme bâtie et de la conception des sites. L'intention du Plan consiste à assurer l'utilisation judicieuse des ressources pour la protection de la santé publique et de l'environnement tout en favorisant l'aménagement des zones rurales. L'aménagement du transect de la Ceinture de verdure et du transect du secteur rural doit préserver le caractère, l'image et l'identité de la zone rurale. Le Plan officiel oblige à aménager à l'écart de la façade des immeubles donnant sur la voie publique les places de stationnement et les zones asphaltées des complexes immobiliers.

La section 4.6 du Plan officiel décrit dans leurs grandes lignes quelques objectifs essentiels de l'esthétique urbaine du Plan qui peuvent avoir une incidence sur la conception des installations de service au volant. Il s'agit entre autres de promouvoir l'excellence de l'esthétique dans les secteurs prioritaires de la conception, de s'assurer que les investissements consacrés aux infrastructures rehaussent les rues, les trottoirs et les autres points de rassemblement de la ville qui promeuvent un mode de vie sain, et de veiller à l'efficacité de la planification du site pour permettre de réaliser des objectifs des couloirs, des carrefours et des quartiers et le caractère des villages et des paysages ruraux.

Il faut signaler qu'il y a, dans le transect du secteur urbain extérieur, du transect du secteur de banlieue et du transect du secteur rural, des secteurs prioritaires de conception dans lesquels on peut autoriser l'aménagement d'une installation de service au volant.

Le Règlement de zonage comprend les exigences détaillées à respecter pour l'aménagement des installations de service au volant dans les cas où elles sont autorisées.

Contexte et enjeux

Si les aménagements tributaires de la voiture ne sont pas autorisés directement dans le Plan officiel, ces lignes directrices sont destinées à permettre d'examiner les sites autorisés à l'heure actuelle et sur demande pour permettre de réaliser les autres objectifs de la politique. Pour les aménagements tributaires de la voiture, tout l'art consiste à mettre en équilibre les besoins des automobilistes d'une part et, d'autre part, la résilience environnementale, climatique et sanitaire dans le cadre de l'aménagement des sites.

Les installations de service au volant se sont révélées très fructueuses puisqu'elles ciblent le marché de la mobilité et de la voiture. Le service au volant a été largement adopté par les entreprises de restauration rapide et les lave-autos; il existe de nouveaux types d'installations de service au volant dans les banques, les entreprises de nettoyage à sec, les pharmacies et les magasins de bières. Dans le même temps, le service au comptoir constitue toujours un aspect essentiel pour de nombreuses entreprises dotées d'installations de service au volant pour les clients qui arrivent à pied, à vélo et en voiture, mais qui ne font pas appel au service au volant.

INTRODUCTION

Malgré leur succès et leur popularité, les installations de service au volant comportent de nombreuses difficultés du point de vue de l'esthétique urbaine, notamment lorsqu'il s'agit de respecter le contexte urbain dans la conception des sites et des bâtiments prototypiques pour les installations de service au volant, d'aménager un environnement convivial pour les piétons dans les rues publiques, d'utiliser efficacement les zones paysagées pour améliorer l'ensemble de la qualité environnementale et visuelle des secteurs et de concevoir des voies de circulation efficaces sur les lieux.

Esthétique durable

L'un des objectifs du Plan officiel consiste à bâtir une ville qui est soucieuse de l'énergie, et à réduire les émissions polluantes et qui est plus résiliente aux impacts des dérèglements du climat. Tous les projets d'aménagement doivent tenir compte des possibilités de réduire la consommation des ressources, d'économiser l'énergie, de réduire la demande pendant les périodes de pointe et d'assurer la résilience contre les interruptions de l'alimentation en électricité. Tous les bâtiments doivent être dotés de systèmes mécaniques et électriques efficaces en plus d'intégrer des infrastructures de production de l'énergie renouvelable. La conception des bâtiments doit permettre de prévenir le pontage thermique et prévoir l'épaisseur des murs et les ratios de fenestration voulus pour assurer une isolation adéquate.

La Ville d'Ottawa encourage les promoteurs des projets d'aménagement à explorer et appliquer les règles de l'art de la durabilité pour l'ensemble du cycle de la durée utile des sites et des bâtiments. La Ville encourage l'application des normes de conception durable, dont le système de cotation des Normes du bâtiment à carbone zéro du Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCA) et la Norme du bâtiment WELL de l'International WELL Building Institute dans les étapes de la planification, de l'étude, de la réalisation et de l'exploitation des projets d'aménagement.

Les lignes directrices reproduites dans ce document favorisent la conception durable des immeubles en faisant la promotion d'un environnement urbain plus inclusif, bienveillant pour les piétons et dont la conception paysagère est mûrement réfléchie, en plus de permettre d'aménager des immeubles plus économes d'énergie.



1.0 ORGANISATION DU SITE

L'organisation du site des installations de service au volant doit permettre d'atteindre les objectifs du Plan officiel. Dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue, la conception du site doit favoriser l'évolution de ces secteurs pour en faire des quartiers du quart d'heure piétonnables. Dans le transect de la Ceinture de verdure et dans le transect du secteur rural, la conception doit respecter le caractère local. L'approche à adopter dans la conception du site doit harmoniser les besoins en circulation automobile avec la connectivité piétonne et l'efficacité du site avec la qualité du domaine public. Les lignes directrices suivantes constituent des recommandations sur la conception des sites et comportent des directives sur :

- le positionnement des bâtiments;
- les piétons et les cyclistes;
- les véhicules et le stationnement;
- la viabilisation et les services publics.

1 ORGANISATION DU SITE

Positionnement des bâtiments

1.1 Positionnement des bâtiments

- 1 Réagir aux éléments positifs du contexte grâce à des moyens comme la hauteur des bâtiments, les marges de retrait, l'orientation des bâtiments et les styles d'architecture (figures 1 et 3).
- 2 Aménager les immeubles en les rapprochant de la rue pour permettre de définir la lisière de la rue.
- 3 Coordonner les détails et le caractère de l'architecture dans un concept global d'esthétique pour tous les côtés et tous les éléments des immeubles. (Figure 2)



Figure 1 : Cette installation de service au volant est adaptée au contexte d'une artère en faisant appel à une marge de retrait appropriée et à une hauteur de bâtiment adaptée.



Figure 2 : À l'arrière de ce restaurant doté d'un service au volant, les détails de l'architecture cadrent avec les autres côtés du bâtiment.



Figure 3 : Cet établissement de service au volant respecte le contexte du village traditionnel en faisant appel à un style de bâtiment compatible.

- 4 Implanter les aménagements intérieurs comme les zones d'assise, les salles des employés, les bureaux, les salles d'attente et les halls d'entrée, qui pourraient être dotés de fenêtres transparentes, le long des murs donnant sur la rue. (Figure 4)
- 5 Assurer la grande transparence de la majorité des façades du rez-de-chaussée donnant sur la rue en faisant appel à des fenêtres et à des portes dont le vitrage est clair, pour animer la voie publique et pour maximiser les panoramas offerts dans le bâtiment et à l'extérieur du bâtiment.
- 6 Prévoir des aménagements pour protéger la clientèle des intempéries et un système de chauffage dans l'entrée principale des bâtiments pour les secteurs proches des arrêts de transports en commun, des zones de stationnement des vélos, des allées piétonnières et des lieux dotés de commodités pour les piétons.
- 7 Implanter les aires d'agrément publiques non loin des entrées des bâtiments. (Figure 5)



Figure 4 : Les salles fenestrées des employés sont implantées face aux zones publiques dans cette banque dotée d'un service au volant.



Figure 5 : Les terrasses en plein air et les supports à vélos donnent sur la voie publique.

1 ORGANISATION DU SITE

Piétons et cyclistes

1.2 Piétons et cyclistes

- 1 Prévoir un trottoir dégagé d'au moins 2,0 mètres de largeur dans l'emprise publique, en travers des entrées privées. Veiller à ce qu'il y ait peu de changements dans les niveaux ou à ce qu'il n'y en ait pas du tout. (Figure 6)
- 2 Distinguer les allées piétonnières et les surfaces automobiles en faisant appel à des pavés variés et en rehaussant les allées à la hauteur de la bordure de la rue. (Diagramme 1)
- 3 Faire appel à l'aménagement paysagé ou à des moyens comparables pour délimiter les allées piétonnières et les voies d'accès des piétons menant aux immeubles.
- 4 Implanter les places de stationnement obligatoires des vélos non loin de l'entrée des immeubles de manière à ne pas créer d'obstacles.



Figure 6 : Le trottoir public continu en travers des entrées constitue une zone piétonnable.



Diagramme 1 : Les allées piétonnes surélevées améliorent la sécurité des piétons qui traversent les entrées de voitures.

- 5 Prévoir une allée piétonnière dégagée et non obstruée de 2,0 mètres de largeur entre le trottoir public (ou les zones de stationnement) et les entrées de l'immeuble. (Figure 7)
- 6 Prévoir des portes d'entrée pour les clients non loin des zones de stationnement. (Figure 8)
- 7 Prévoir des portes d'entrée pour les clients pour qu'elles soient clairement visibles depuis la rue publique et directement accessibles à partir du trottoir public. (Figure 8)
- 8 Les allées piétonnières aménagées sur l'ensemble du site doivent être directes, claires et accessibles et être dotées de panneaux indicateurs au besoin pour prioriser la sécurité des piétons. (Figure 9)



Figure 7 : Liaison de l'allée piétonnière entre la zone de stationnement et l'entrée du bâtiment



Figure 8 : Ce restaurant doté d'un service au volant comprend, pour la clientèle, une entrée directement accessible à partir du trottoir public et de la zone de stationnement.



Figure 9 : Cette allée piétonnière construite en pavés variés est directe et dégagée sur le site.

1 ORGANISATION DU SITE

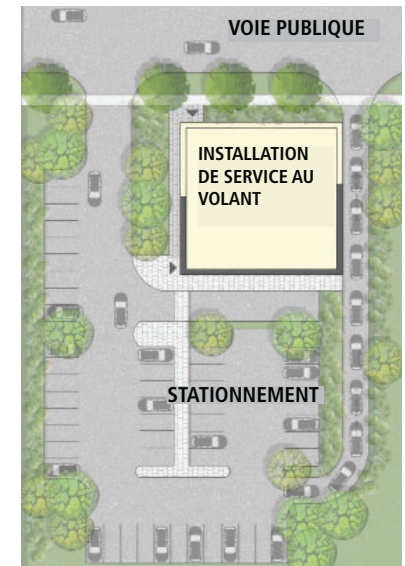
Véhicules et stationnement

1.3 Véhicules et stationnement

- 1 Minorer le nombre et la largeur des voies d'accès des voitures depuis la voie publique en s'assurant qu'elles répondent aux exigences du Règlement municipal sur les voies d'accès privées. (Diagrammes 2 et 3)
- 2 Implanter les zones de stationnement de surface et les voies des files d'attente sur le côté et à l'arrière des bâtiments. Concevoir les zones de stationnement de surface pour permettre d'aménager des places dotées de bornes de recharge des véhicules électriques. (Diagrammes 4 et 5)
- 3 N'aménager que le nombre minimum de places de stationnement exigé dans le Règlement de zonage.



Diagrammes 2 et 3 : Minorer le nombre et la largeur des voies d'accès des voitures permet de réduire les interruptions du trottoir public.



Diagrammes 4 et 5 : Implanter les places de stationnement et les voies d'accès des voitures à l'arrière du site pour permettre d'encadrer le bord de la rue avec les ouvrages bâtis.

- 4 Concevoir les zones de stationnement de surface pour encourager l'aménagement de places pour les bornes de recharge des véhicules électriques et les espaces d'autopartage réservés.
- 5 Implanter les points d'accès des voitures menant aux sites pour éloigner le plus possible ces points par rapport aux intersections des rues. Implanter les points d'accès automobiles menant aux sites d'angle sur les rues secondaires. (Diagramme 6)
- 6 Diviser les vastes zones de stationnement en sections plus modestes et bien définies en faisant appel à un paysagement végétalisé et minéralisé afin de minorer la superficie de la zone asphaltée. (Figure 10)

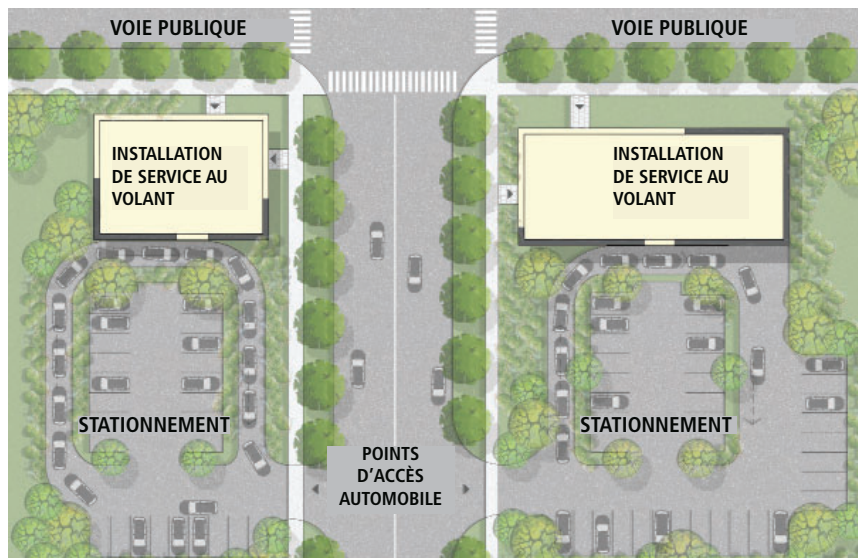


Diagramme 6 : En implantant les points d'accès automobiles pour les éloigner des intersections, on peut réduire les répercussions potentielles sur la circulation dans ces intersections.



Figure 10 : Le paysagement et les allées piétonnières divisent les grands terrains de stationnement en zones de superficie moindre.

1 ORGANISATION DU SITE

Véhicules et stationnement

Voies des files d'attente

- 7 Prévoir des voies d'évitement et le nombre voulu de places pour les files d'attente comme l'exige le Règlement de zonage afin de créer des voies d'attente efficaces et de minorer les conflits sur le site. (Diagramme 7)
- 8 Éviter d'aménager la voie de la file d'attente entre le bâtiment et la rue publique. Il faut éviter d'implanter ces voies à proximité des aménagements résidentiels et des aires d'agrément en plein air.
- 9 Aménager le point de départ de la voie de la file d'attente à l'arrière du site pour éviter que les véhicules qui font la file bloquent la circulation dans les rues publiques ou les déplacements des autres véhicules sur le site. (Diagrammes 8 et 9)

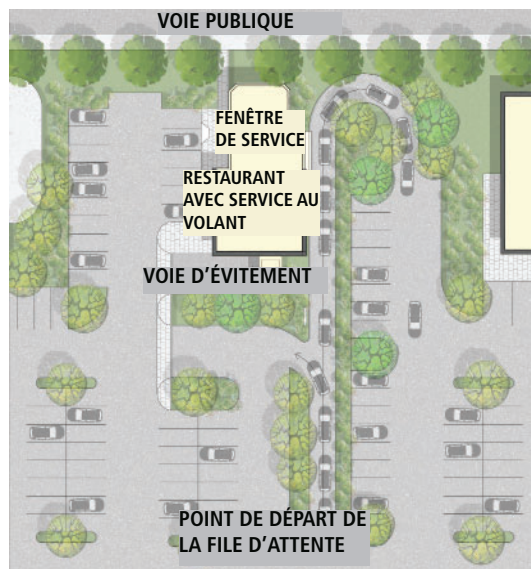
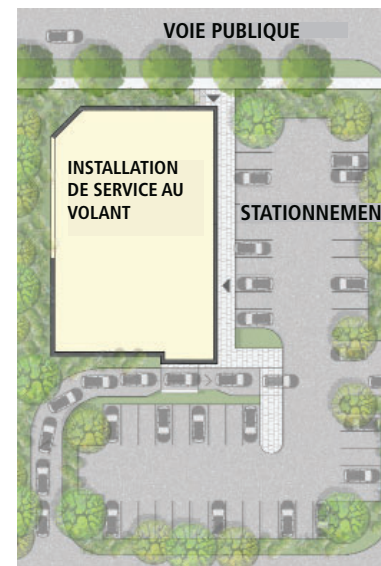


Diagramme 7 : Dans cet établissement de service au volant, on a prévu suffisamment de places pour la file d'attente. La voie d'évitement permet aux automobilistes de sortir de la voie de la file d'attente sans passer par la fenêtre de service.



Diagrammes 8 et 9 : Dans ces deux sites de service au volant, les points de départ sont implantés à l'arrière des sites pour minorer les répercussions potentielles sur la circulation qui pourraient être causées par la file d'attente des voitures.

- 10 Implanter les voies de file d'attente à l'écart des aménagements sensibles attenants comme les aires d'agrément résidentielles et en plein air afin de réduire les répercussions du bruit et de la pollution qui pourraient être causées par les files de voitures dans ces aménagements. Faire appel au paysagement et prévoir des clôtures pour permettre d'amortir les répercussions potentielles.
- 11 Séparer les voies des files d'attente d'une part et, d'autre part, les zones de stationnement et les voies d'accès des voitures en aménageant des îlots paysagés, des pavés décoratifs, des îlots perméables et des lignes balisées. (Figures 11 et 12)
- 12 Prévoir des voies de file d'attente séparées lorsqu'il y a sur le même site deux installations de service au volant.



Figure 11 : Sur le site de cette installation de service au volant, un terre-plein gazonné sépare la voie de file d'attente et les zones de stationnement.



Figure 12 : Il est souhaitable de prévoir un aménagement paysager séparant les voies de file d'attente d'une part et, d'autre part, les zones de stationnement et l'entrée carrossable.

1 ORGANISATION DU SITE

Viabilisation et services publics

1.4 Viabilisation et services publics

- 1 Concevoir, pour le remisage des ordures, des clôtures externes par rapport à l'immeuble en faisant appel aux mêmes matériaux que ceux de l'immeuble, et s'assurer que la hauteur des murs est suffisante pour dissimuler complètement les bennes à ordures. Ces clôtures doivent être installées à l'écart des voies publiques et des aires d'agrément. (Figure 13)
- 2 Aménager tous les biens d'équipement des services publics dans les bâtiments ou les masquer depuis les voies publiques et les propriétés privées à l'arrière. Il s'agit entre autres des caissons de canalisations de services publics, du remisage des déchets, des débarcadères et des rampes, ainsi que des compresseurs de climatisation. (Figure 14)



Figure 13 : Dans l'aménagement de cette installation de service au volant, l'ouvrage de remisage des ordures est harmonisé visuellement avec le bâtiment principal en faisant appel à des coloris et à des textures de matériaux comparables.

- 3 Aménager les zones qui produisent du bruit, notamment en prévoyant des zones pour passer les commandes par haut-parleurs, des aires de chargement en plein air et des zones de remisage des ordures en extérieur pour qu'elles soient à l'écart des aménagements sensibles comme les zones résidentielles et les écoles.



Figure 14 : Les bacs et les poubelles sont rangés dans le bâtiment, dans une salle consacrée au remisage.

- 4 Prévoir des panoramas et des lignes de mire claires entre le site et les aménagements des environs pour assurer des niveaux suffisants de sécurité et de confort. (Figure 15)
- 5 Amortir les répercussions potentielles du bruit en faisant appel à des ouvrages bâtis, à des talus paysagés ou à des clôtures d'atténuation du bruit (d'au moins 1,8 mètre de haut) à l'avant en faisant appel au paysagement comme moyen de réduire la pollution par le bruit. (Figure 16)

- 6 Planifier l'aménagement du site pour pouvoir remettre temporairement la neige sans nuire à la circulation, à l'aménagement arborisé et aux caissons de canalisation des services publics du site.



Figure 15 : Le guichet automatique de cette banque dotée d'un service au volant est visible directement depuis les environs, ce qui donne aux utilisateurs un sentiment de sécurité.



Figure 16 : La zone tampon paysagée réduit la pollution par le bruit d'une rue achalandée.

1 ORGANISATION DU SITE

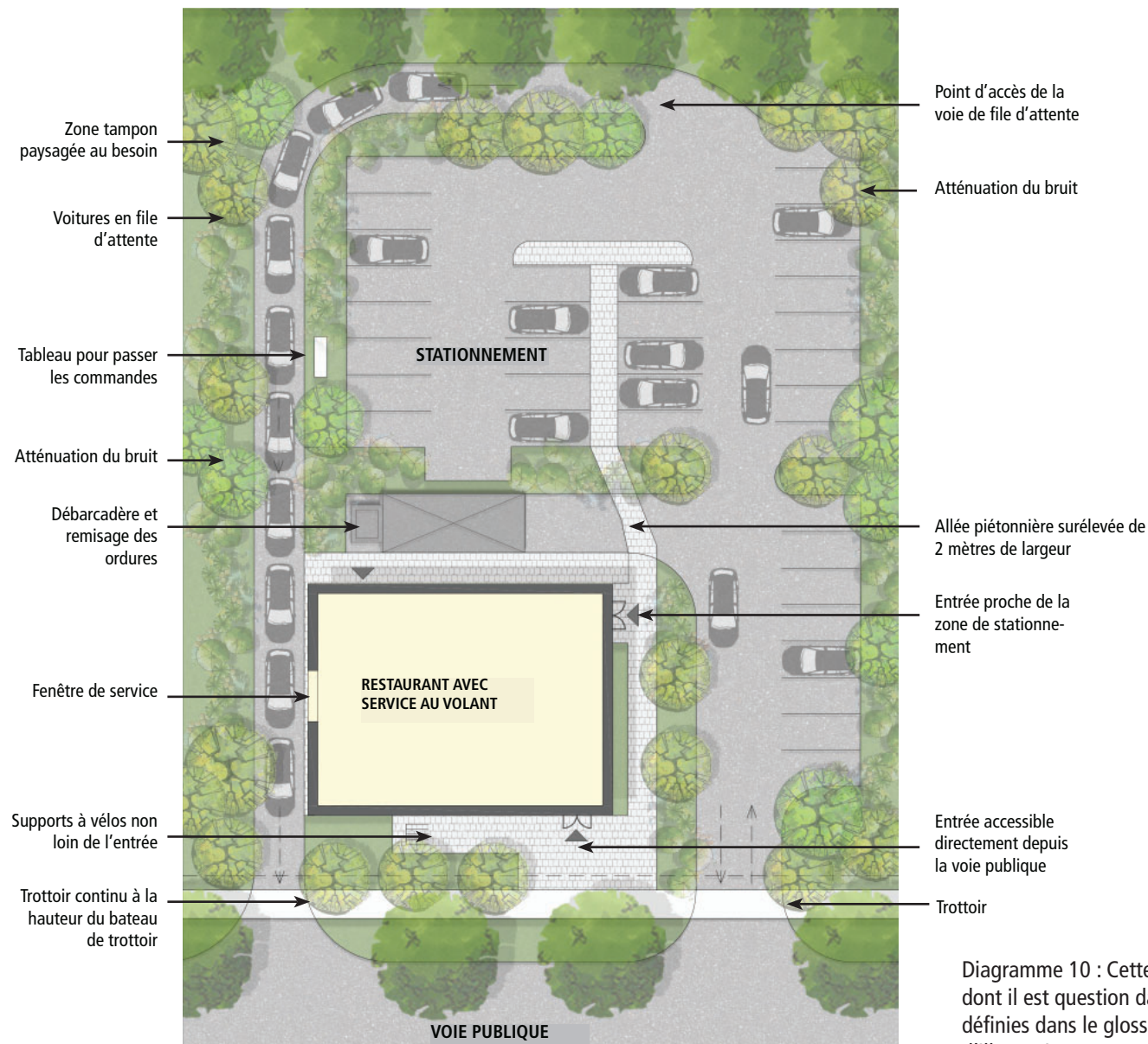


Diagramme 10 : Cette figure illustre de nombreux éléments dont il est question dans les lignes directrices et qui sont définies dans le glossaire. Elle n'est reproduite qu'à titre d'illustration.



2.0 PAYSAGEMENT ET ÉLÉMENTS PAYSAGÉS

Le paysagement est important pour l'environnement, les fonctions du site, le domaine public, l'expérience visuelle et les caractéristiques des quartiers. Le Plan officiel prévoit des politiques se rapportant à la conception du paysagement des installations de service au volant. Ces politiques portent entre autres sur le paysagement des voies publiques, des terrains privés et des aires des alentours des zones de stationnement, sur la gestion des eaux pluviales, sur les cibles du couvert forestier et sur l'esthétique urbaine. Les lignes directrices suivantes mettent l'accent sur les éléments essentiels du paysagement qui influent sur le domaine public et sur l'aménagement du site, à savoir :

- le paysagement;
- la signalétique;
- l'éclairage;
- la durabilité.

2.1 Paysagement

- 1 Prévoir des arbres pour l'ombrage et un paysagement luxuriant, de concert avec l'orientation des bâtiments, afin de rehausser le paysage urbain et de définir le bord de la rue lorsqu'il est inévitable de décaler les bâtiments par rapport à la rue. (Figures 17 et 18).
- 2 Paysager la zone située devant les murs aveugles qui donnent sur les voies publiques et faire appel à des ouvrages en saillie, à des retraits, à des arcades, à des auvents, à des coloris et à des textures pour réduire la dimension visuelle des murs non fenestrés.



Figure 17 : Dans l'aménagement de cette installation de service au volant, les arbres matures permettent de définir le bord de la rue.



Figure 18 : Des auvents, des plantes au pied des fondations, des arbres et les différents coloris de l'installation de service au volant donnant sur la voie publique viennent animer les lieux.

- 3 Planter des arbres le long des devantures donnant sur la rue conformément aux lignes directrices pour la plantation des arbres, en application des politiques de la Ville. (Figure 19)
- 4 Sélectionner les arbres, les arbustes et les autres végétaux en tenant compte de leur tolérance aux conditions urbaines, dont les sels de voirie et la chaleur. Donner la préférence aux espèces indigènes de la région qui sont tout aussi bien adaptées.



Figure 19 : Sur la devanture de cette installation de service au volant, les arbres urbains plantés à tous les 7 à 10 mètres rehaussent le paysage de la rue.

- 5 Prévoir une zone paysagée sur la lisière du site selon une superficie suffisante pour permettre de planter des arbres à feuilles caduques ou des conifères dans les secteurs dans lesquels les zones de stationnement, les voies automobiles ou les voies de file d'attente donnent sur une rue publique. Planter des arbres et des arbustes et aménager des murets pour masquer les voitures tout en assurant la visibilité du site au niveau des yeux. Il est recommandé de prévoir une zone paysagée de 3 à 5 mètres de large environ pour permettre de planter des arbres. (Figure 20)



Figure 20 : Des roches massives, des arbustes et des conifères masquent la zone de stationnement et la voie de file d'attente depuis la voie publique.

2 PAYSAGEMENT ET ÉLÉMENTS PAYSAGÉS

Paysagement

- 6 Prévoir une zone paysagée d'au moins 3 à 5 mètres de largeur; cette zone peut comprendre un mur plein ou une clôture, en plus des végétaux, sur les lisières des sites jouxtant des immeubles d'habitation ou des établissements institutionnels.
- 7 Prévoir un espace paysagé suffisant, dans les cours latérales et la cour arrière du site, pour planter des arbres et pour aménager le paysagement afin de masquer les lieux et de mettre en valeur les bienfaits environnementaux. Il est recommandé de prévoir une zone paysagée de l'ordre de 3 à 5 mètres de largeur pour pouvoir planter des arbres. (Figure 22)
- 8 Protéger et mettre en valeur les arbres patrimoniaux, les essences d'arbres de grande valeur et les arbres matures du site en programmant le site en fonction de la préservation des arbres. Minorer les changements de niveau et préserver les surfaces perméables.



Figure 21 : La pergola en surplomb et le paysagement de la lisière du site masquent l'entrée carrossable depuis la rue.



Figure 22 : Les arbres servent à masquer la voie publique et à mettre en valeur les bienfaits environnementaux.

2.2 Signalétique

- 1 Concevoir et implanter les enseignes montées au sol et sur les murs pour assurer l'appoint du caractère et de l'échelle du secteur. Intégrer les caractéristiques du paysagement avec les enseignes montées au sol.
- 2 Baliser la chaussée et prévoir des panneaux d'orientation pour améliorer la clarté des déplacements sur le site.
- 3 Concevoir les bâtiments pour prévoir des espaces définis afin de pouvoir installer des enseignes qui respectent l'échelle des bâtiments, les fonctions architecturales, l'uniformité de la signalétique et les objectifs fixés pour la conception du paysage urbain.
- 4 Restreindre les enseignes temporaires et portables. Interdire les tableaux d'affichage, les enseignes pivotantes et les enseignes sur les toits dans le domaine privé.
- 5 Concevoir l'éclairage des enseignes afin de l'orienter strictement vers les enseignes pour éviter l'éblouissement et la diffusion de la lumière sur les aménagements fonciers attenants.



Figure 23 : Concevoir les enseignes montées sur les murs pour qu'elles respectent les proportions des bâtiments.



Figure 24 : Prévoir des panneaux d'orientation qui assurent la fluidité de la circulation sur le site de l'installation de service au volant.

2.3 Éclairage

- 1 Concevoir l'éclairage pour éviter toute projection vers le haut, tout éblouissement et toute diffusion sur les aménagements attenants. Éviter de diriger les sources d'éclairage vers les propriétés attenantes et prévoir des écrans dans les cas nécessaires. (Figures 25 et 26)
- 2 Faire appel à des sources d'éclairage blanc conformes à la certification DarkSky et économes d'énergie afin de réduire les frais d'énergie et de créer un équilibre naturel des couleurs pour la sûreté et la sécurité.



Figure 25 : L'éclairage n'a pas de répercussion sur les environs, et le service est suffisamment bien éclairé.



Figure 26 : Ces lampadaires ne projettent aucune lumière vers le haut et l'éclairage est orienté à l'écart des habitations voisines.

2.4 Durabilité

- 1 Faire appel à des technologies de bâtiment écologiques, par exemple en installant des panneaux photovoltaïques sur les toits, en utilisant des matériaux pour les toits blancs ou des matériaux réfléchissants pour la toiture et en faisant appel à d'autres méthodes reconnues dans le cadre des programmes de certification des bâtiments écologiques.
- 2 Prévoir des zones gazonnées et des platebandes pour recueillir, emmagasiner et filtrer les eaux pluviales afin de réduire le ruissellement. Minorer les zones asphaltées comme les aires de stationnement et les voies d'accès des voitures et maximiser les surfaces perméables à l'eau pour concourir à l'esthétique et à la durabilité environnementale du site et de l'ensemble de son contexte, en augmentant la pénétration de l'eau dans la nappe phréatique, en réduisant la pollution des plans d'eau de la localité et en abaissant la charge des eaux de ruissellement dans les infrastructures locales. (Figure 27)



Figure 27 : Cette zone végétalisée permet de recueillir et d'emmagasiner les eaux pluviales.



CRÉDITS DES IMAGES

CRÉDITS DES IMAGES

Photos de la page de couverture, de la table des matières et de la page 7 : Angel Torrella Reyes. Reproduction : gracieuseté d'Angel Torrella Reyes.

Figures 3,6,8 et 27 : Membres du personnel inconnus de la Ville d'Ottawa.

Photos des pages 19 et 26 et figures 2, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23 et 26 : Sahara Shrestha. Reproduction : gracieuseté de Sahara Shrestha.

Figures 1, 13, 19, 20, 21, 24 et 25 : Randolph Wang. Reproduction : gracieuseté de Randolph Wang.

Diagrammes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 : Créés par Sahara Shrestha et rendus par Karanpreet Kaur.